

e-Book  
Rechtsanwaltskanzlei Knoop



[www.oldtimer-recht.com](http://www.oldtimer-recht.com)

Oldtimerfakes – gefälschte Oldtimer

Autor: Dr. jur. Götz Knoop

Inhaltsverzeichnis:

<b>1. ALLGEMEINES:</b>	<b>3</b>
<b>2. ZIVILRECHT / KAUFRECHT</b>	<b>4</b>
<b>3. FORTBESTAND DER BETRIEBSERLAUBNIS</b>	<b>5</b>
<b>4. VERÄNDERUNGEN DER FAHRZEUGIDENTITÄT</b>	<b>6</b>
<b>5. MÖGLICHE STRAFTATEN</b>	<b>7</b>
<b>6. ZULASSUNGSWESEN</b>	<b>9</b>
<b>7. MARKENRECHT:</b>	<b>10</b>

## 1. Allgemeines:

„Oldtimerfakes – gibt es das wirklich, werden wirklich ganze Autos nachgebaut?“

Das Problem gibt es, zumeist werden aber nicht Autos vollständig nachgebaut (das gibt es aber auch), vielmehr werden Fahrzeuge zu einem höherwertigen Fahrzeug umgebaut. So zB ein T1 Bulli zu einem T1-Samba, oder ein NSU Prinz, welcher zu einem NSU TT umgebaut wird. Im hochwertigeren Preissegment sind häufig die Marken BMW und Porsche betroffen, wo Standard 911 zu besonders hochwertigen Exemplaren dieser Gattung umgebaut werden. Bei BMW betrifft es zumeist die BMW Rohrrahmenmodelle.

Auch in der Nutzfahrzeugscene gibt es Beispiele, nämlich Traktoren der Marke Ursus welche zu Lanz-Bulldog „aufgewertet“ werden.

Bei derartigen Umbauten, geht es zumeist um finanzielles Interesse. Die nachfolgende Aufstellung zeigt wie der Wertunterschied der vorgenannten Beispiele im Standardmodell und im hochwertigen Modell ausfällt. Die Daten wurden von Classicanalytics zur Verfügung gestellt.

NSU Prinz 1000	9.000,-	NSU TT	24.000,-
BMW 319	29.000,-	BMW 328	580.000,-
Urus C 45	30.000,-	Lanz D9506 Bulldog	80.000,-
911 Urmodel	87.000,-	Carrera RS	700.000,-

Neu ist das Problem wahrlich nicht. Das Beispiel des NSU Prinz zeigt dies deutlich. Schon seit erstmaligem Erscheinen wurden diese Fahrzeuge zu NSU TT umgebaut, um sie dann im Rennsport einzusetzen.

## 2. Zivilrecht / Kaufrecht

Um sich der Frage zu nähern, ob Oldtimerfakes ein kaufrechtliches Problem nach sich ziehen, muss man betrachten, was beim gewöhnlichen Oldtimerkaufvertrag geschuldet ist..

Hierzu muss man sicherlich die Entscheidungen des OLG Koblenz und des OLG Karlsruhe sehen in der Nennung eines bestimmten Fahrzeugtyps im Kaufvertrag keine Verpflichtung, dass eine Originalität geschuldet sei. Auch die Verwendung des Begriffes „Oldtimer“ führe nicht dazu, dass eine ursprüngliche oder unbenutzte Originalität geschuldet sei.

Ringt man sich zu der Erkenntnis durch, dass die Angabe des Fahrzeugtyps im Kaufvertrag nicht zu einer geschuldeten „ursprünglichen“ oder „unberührten“ Originalität führt, stellt sich die Frage, ob denn überhaupt keine Originalität geschuldet ist oder ob zumindest ein gewisser Grad an Originalität geliefert werden muss.

Das OLG München entschied zum vorgenannten Beispiel des „Ursus“ statt „Lanz Bulldog“, der Verkäufer erfülle seine Verpflichtung aus dem Kaufvertrag nicht ordnungsgemäß, wenn er statt des geschuldeten Lanz Bulldog tatsächlich einen umgebauten Ursus liefert. Man darf also wohl folgern: Verspricht der Verkäufer eines Fahrzeuges in dem Kaufvertrag die Lieferung des Fahrzeuges eines bestimmten Herstellers, liefert stattdessen aber ein Fahrzeug, das unter Verwendung des Kernfahrzeuges eines anderen Herstellers neu aufgebaut wurde, ist die Lieferung nicht ordnungsgemäß.

Diese Auffassung überzeugt. Dass innerhalb der Baureihe ein Fahrzeug aufgewertet und umgebaut wird, ist – und war schon immer – durchaus anzutreffen. Man nannte – und nennt – dies Tuning. Fragt man nach der üblichen Beschaffenheit, muss also mit solchen Umbauten gerechnet werden.

Anzutreffen sind häufig auch vertragliche Vereinbarungen zur Originalität, die sich nicht nur im eigentlichen Vertragstext finden, sondern z.B. auch in online gestellten Inseraten, § 434 I 2 BGB. Hier stellt sich das Problem, dass eine einheitliche Verwendung des Begriffes „Original“ auch in der Oldtimerszene nicht ausgemacht werden kann.

Kommt man zu dem Ergebnis, dass eine gewisse Originalität oder Originalität bestimmter Fahrzeugkomponenten geschuldet ist, können kaufvertragliche Gewährleistungsansprüche im Raum stehen. Das vorrangige Gewährleistungsrecht ist das Recht der Nacherfüllung. Nur in wenigen Ausnahmefällen stehen die weiteren Gewährleistungsrechte offen, ohne dass es vorher der Gelegenheit zur Nacherfüllung bedarf, § 440 BGB. Im Hinblick auf etwaig vereinbarte Originalität wird man im konkreten Einzelfall prüfen müssen, ob die Originalität im vertraglich geschuldeten Umfang noch hergestellt werden kann und daher eine Nacherfüllung möglich ist, oder von vornherein nicht in Betracht kommt.

Zwei Beispiele:

Ist „Erstlackierung“ geschuldet, wird man trotz allen Aufwandes die erste Lackierung nicht wieder herstellen können, auch wenn eine neue Lackierung qualitativ noch so gut ausfällt, bleibt es eine neue Lackierung und nicht die erste Lackierung.

Ist hingegen Originalität dahingehend geschuldet, dass sich im Fahrzeug ein typengerechter Motor befindet, ist dies auch im Nachgang noch herstellbar.

Kommt man zu dem Ergebnis, dass in gewissem Umfang Originalität geschuldet ist, geht es eventuell auch um deliktische Ansprüche. Wenn ein gewisser Grad der Originalität vertraglich versprochen, in der Realität aber nicht gegeben ist, muss man sich schließlich auch die Frage stellen, ob nicht Tatsachen vorgespiegelt wurden, um eine Vermögensverfügung zu erreichen. Einschlägig sind dann §§ 823 II BGB, 263StGB.

### 3. Fortbestand der Betriebserlaubnis

Aus verschiedenen Entscheidungen geht hervor, dass Käufer von Kraftfahrzeugen üblicherweise den Fortbestand der Betriebserlaubnis erwarten dürfen. Im Hinblick auf historische Fahrzeuge ist gerade der Fortbestand der Betriebserlaubnis als Oldtimer gem. § 23 StVZO interessant. Diese Form der Betriebserlaubnis darf selbstverständlich nur erwartet werden, wenn die Begutachtung nach § 23 StVZO oder H-Kennzeichen oder 07-Kennzeichen Gegenstand der vertraglichen Vereinbarung sind. Insofern hat der BGH klargestellt, dass nicht lediglich in formeller Hinsicht die Beurteilung nach § 23 StVZO bzw. die Zuteilung des H-Kennzeichens oder 07-Kennzeichens ausreichend sind, sondern



sich vielmehr das Fahrzeug in einem Zustand befinden muss, der den Anforderungen an die Begutachtung als Oldtimer i.S.d. § 23 StVZO gerecht wird.

Der Fortbestand der Betriebserlaubnis ist in § 19 II StVZO geregelt, wonach die Betriebserlaubnis erlischt, wenn Änderungen vorgenommen werden, durch die

- die in der Betriebserlaubnis genehmigte Fahrzeugart geändert wird,
- eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist oder
- das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird.

Im Hinblick auf Oldtimerfakes ist es also immer eine Untersuchung wert, ob die Betriebserlaubnis fortbesteht. Schließlich geht es bei dem oben beschriebenen Umbau von Fahrzeugen häufig darum, die Fahrzeuge innerhalb der Baureihe zu einem solchen Fahrzeugtyp umzubauen, der leistungsstärker ist als das ursprüngliche zum Zwecke des Umbaus genutzte Fahrzeug.

Im Blick haben muss man bei dieser Bewertung das Datum der Erteilung der Betriebserlaubnis in Relation zu dem Zeitpunkt des Umbaus. Man muss also darauf achten, ob die Betriebserlaubnis vor oder nach Umbau erteilt wurde und ob die durch den Umbau erreichten Spezifikationen in die Betriebserlaubnis eingeflossen sind.

#### **4. Veränderungen der Fahrzeugidentität**

Um bei Oldtimerfakes den Charakter als umgebautes Fahrzeug zu kaschieren, wird zu einer Veränderung der Fahrzeugidentität gegriffen. Diese Veränderung der Fahrzeugidentität ist in einer Veränderung der Fahrgestellnummer (heute: FIN), sowie der gegebenenfalls vom Hersteller zusätzlich angebrachten Individualisierungsmerkmale (zusätzliche Seriennummern oder Produktionsnummern und Motornummern etc.) zu sehen. Schließlich ist es bei zahlreichen Herstellern möglich auch heute noch zu fragen, ob unter einer bestimmten Fahrgestellnummer tatsächlich der in Beispielfall genannte NSU TT hergestellt und ausgeliefert wurde. Auch ohne eine solche Nachfrage ist für Kenner des jeweiligen Fahrzeuges teilweise auf den ersten Blick die Typisierung erkennbar. Als Beispiel seien die BMW Rohrrahmenmodelle genannt, bei denen die Fahrgestellnummer eines BMW 328 immer mit der Ziffernfolge 85 beginnt.

Um derartige Veränderungen der Identität vorzunehmen, bedarf es einigen Aufwandes. Schließlich ist es für eine überzeugende Veränderung der Identität erforderlich, nicht nur derartige Nummern zu verwenden, welche zu dem durch Umbau erreichten Fahrzeugtyp passen, sondern auch solche, die „frei“ sind, unter denen also kein anderes Fahrzeug - mehr - existiert oder gar zugelassen ist. Hierzu bedarf es einigen Aufwandes um in Erfahrung zu bringen, welche Fahrgestellnummer tatsächlich „frei“ ist.

Betrachtet man die zivilrechtliche Rechtsprechung zu veränderten FIN wird deutlich, dass schon alleine der Manipulationsverdacht eine Mangelhaftigkeit begründen kann. Diese Rechtsprechung scheint jedoch sämtlich vor dem Hintergrund etwaig abhandengekommener, zumeist gestohlener Fahrzeuge ergangen zu sein, mithin vor dem Hintergrund des Risikos, dass der Erwerber trotz Gutgläubigkeit nicht Eigentümer werden konnte.

Fragt man danach, was üblicherweise erwartet werden darf, wird man wohl mit großer Wahrscheinlichkeit zu dem Ergebnis kommen müssen, dass Veränderungen der FIN oder anderer Produktionsnummern jedenfalls nicht üblich sind. Fahrzeuge, welche derartige Manipulationen aufweisen, wären also mangelhaft.

Ob dies aber bei Oldtimern schon dann gilt, wenn eine FIN lediglich schwer lesbar ist, darf vor dem Hintergrund des mit dem Oldtimercharakter verbundenen Fahrzeugalters wohl bezweifelt werden. Mit Verschleißerscheinungen, insbesondere Rostschäden muss bei älteren Fahrzeugen nun einmal gerechnet werden. Es leuchtet kein Grund ein, warum die Blechpartie, in welche die FIN eingeschlagen wurde, hiervon ausgenommen sein soll.

Bei Veränderungen rund um die FIN kommt man also erstaunlich schnell zu einer Mangelhaftigkeit im kaufvertraglichen Sinne, mithin zu entsprechenden Gewährleistungsansprüchen.

## 5. Mögliche Straftaten

Die FIN stellt eine Urkunde dar. Da die FIN zumeist eingeschlagen ist, fällt es etwas schwer, von zusammengesetzter Urkunde zu sprechen, was

dann aber für das Typenschild gilt. Ebenso stellt die Motornummer ein Beweiszeichen und somit eine Urkunde dar.

Wird die FIN, die Motornummer, oder das Typenschild verändert, resultiert daraus der Straftatbestand der Urkundenfälschung. Der Beweiswert der Motornummer bezieht sich aber lediglich auf den Motor, nicht auf das KFZ selbst. Der Einbau oder Wechsel des Motors stellt also keine Urkundenfälschung dar.

Anderes gilt für den Fahrzeugrahmen, wird er ausgetauscht, liegt eine Urkundenfälschung vor.

Von der Strafbarkeit betroffen sind selbstverständlich die Personen, welche die Veränderung selbst vornehmen. Die Personen, welche mit den so veränderten Fahrzeugen Handel treiben, setzen sich ebenfalls der Urkundenfälschung aus, da sie eine verfälschte Urkunde gebrauchen. Eventualvorsatz reicht aus.

Betrug, § 263 StGB steht immer dann im Raume, wenn über Tatsachen getäuscht wird, um eine Vermögensverschiebung zu erreichen.

Die Vermögensverschiebung ist in der Regel in der Erzielung eines (ggf höheren) Kaufpreises zu sehen, getäuscht werden kann über den Grad der Originalität.

Es sei aber zu Bedenken gegeben, dass die Person, welche das Fahrzeug verkauft nicht zwingend identisch sein muss mit der Person, welche eine Identitätsmanipulation vorgenommen hat. Gegebenenfalls liegen zwischen dem zu beurteilenden Kauf und der Identitätsmanipulation mehrere Eigentumswechsel und gegebenenfalls auch längere Zeiträume. Der Umstand, dass die Identität eines Fahrzeuges verändert wurde, bedeutet also nicht indiziell, schon gar nicht zwingend, dass der Verkäufer auch über diese Identität getäuscht hat. Hier wird es erforderlich sein, dem Verkäufer die Täuschung nachzuweisen, zumindest in Form des Eventualvorsatzes.



## 6. Zulassungswesen

Im Hinblick auf Oldtimerfakes stellt sich auch die Frage, ob diese noch zulassungsfähig sind, insbesondere im Hinblick auf die spezielle Zulassung als Oldtimer.

Zum neugefassten § 23 StVZO und der FVZ wurde vom Verkehrsministerium der vorher schon existierende Kriterienkatalog überarbeitet, in welchem die Kriterien für die Einstufung als Oldtimer gemäß § 2 Nr. 22 FZV dargestellt sind. Dort heißt es:

*„Die Hauptbaugruppen müssten angelehnt an den damaligen Originalzustand oder zeitgenössisch ersetzt sein“.*

Das was, unter *zeitgenössisch ersetzt* zu verstehen ist, wird dann konkretisiert:

*„Änderungen die nachweislich innerhalb der ersten 10 Jahre nach Erstzulassung oder ggf. Herstellerdatum erfolgt sind oder hätten erfolgen können ... sind zulässig“.*

Es ist also klargestellt, dass zulassungsrechtlich all die Änderungen, die innerhalb der ersten 10 Jahre des Fahrzeuglebens (rechtlich einwandfrei) hätten vorgenommen werden können, auch dann dem Oldtimerstatus nicht abträglich sind, wenn sie erst in jüngster Zeit tatsächlich vorgenommen wurden.

Überschritten wird die Grenze allerdings dort, wo die Baureihe verlassen wird. So stellt der Kriterienkatalog zu allen Baugruppen dar, dass nur solche zu akzeptieren sind, welche aus der Baureihe stammen.

Ein nach damaligen Maßstäben (erste 10 Jahre nach Erstzulassung) rechtlich einwandfreier, sach- und fachgerechter Umbau/Aufbau vom NSU Prinz zum NSU TT schadet für die Einstufung als Oldtimer nicht, auch ein solches Fahrzeug bekommt das H-Kennzeichen. Der NSU TT ist schließlich die gleiche Baureihe wie der NSU-Prinz. Auch der Porsche 911 bleibt als RS die gleiche Baureihe. Der Umbau ist also grundsätzlich ebenso zulässig.

Anders sieht es aus, wenn die Fahrzeugidentität verändert wurde. Wie oben ausgeführt kann es jedoch im Einzelfall möglich sein, wieder zu einer Zulassungsfähigkeit zu kommen, in dem entweder dem Fahrzeug

seine alte Identität zurückgegeben werden kann oder im Wege einer von der Zulassungsbehörde zu vergebenden TP Nummer eine neue Identität gegeben wird.

## 7. Markenrecht:

Dass Oldtimerfakes und Oldtimerumbauten auch markenrechtliche Aspekte auf den Plan rufen, erschließt sich nicht sogleich, ist aber insbesondere für Händler von gesteigerter Bedeutung.

Ein Produkt, welches unter einer bestimmten Marke in Verkehr gebracht wurde, darf dann nicht mehr unter dieser Marke angeboten werden, wenn dieses Produkt erheblich verändert wurde, § 24 II MarkenG, Art 13 II GemMarkVO. Dies gilt im geschäftlichen Verkehr, also insbesondere dann, wenn ein Händler das Fahrzeug anbietet.

Nach Auffassung des BGH stellt es eine Verletzung der eingetragenen Marke des Herstellers dar, wenn ein Unternehmer ein Fahrzeug anbietet, welches zuvor nach einem vorangegangenen Unfall unter Verwendung einer Ersatzkarosse instand gesetzt wurde. Dies gilt selbst dann, wenn diese Rohkarosse ihrerseits bei einer Werkniederlassung des Herstellers bezogen wurde. Es läge eine wesentliche Veränderung des vom Hersteller ursprünglich in Verkehr gebrachten Exemplars vor, so dass sich das Verbreitungsrecht erschöpft habe. Der BGH führte konkret aus:

„Das Berufungsgericht hat festgestellt, dass das zur Reparatur erforderliche vollständige Zerlegen eines Kraftfahrzeugs und dessen anschließender Zusammenbau ebenso wie die im Wege der Reparatur erfolgte Montage eines unfallbeschädigten Pkw unter Einsatz einer völlig neuen Rohbaukarosserie und der aus dem beschädigten Fahrzeug noch verwendbaren Teile durch die Beklagte eine die Eigenart der Ware im Sinne dieser Rechtsprechung berührende Veränderung darstellten.“

Wenn schon der Neuaufbau eines Fahrzeuges unter Verwendung einer Rohkarosse des gleichen Herstellers zu einer Erschöpfung des markenrechtlichen Verbreitungsrechtes führt, gilt dies erst recht, wenn weitergehende Veränderungen als das Verbauen einer Rohkarosse des gleichen Herstellers vorgenommen werden. Derartige weitergehende Veränderungen werden typischerweise vorgenommen, wenn ein



geringwertigeres bzw. kleineres Modell einer Fahrzeugreihe zu einem höherwertigen Modell der gleichen Fahrzeugreihe umgebaut wird.

Derartige Fahrzeuge sind – so im geschäftlichen Verkehr vorgegangen wird – als „sonstige Fahrzeuge“ anzubieten, was die Präsentation in Fahrzeugbörsen schwierig erscheinen lässt. Bei einer Präsentation auf dem Messestand eines Händlers (und auf Bildern) ist peinlich genau darauf zu achten, dass sämtliche Markenembleme abgedeckt werden.

Missachtet man diese Grenzen des Erschöpfungsgrundsatzes, droht nicht nur eine Abmahnung, sondern auch ein Schadensersatzanspruch im Hinblick auf die Kosten einer solchen Abmahnung sowie weitergehender Schadensersatz, beispielsweise in Form der Gewinnabschöpfung.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass auch das Markenrecht Straftatbestände vorsieht, nämlich § 143 MarkenG sowie Bußgeldvorschriften, nämlich § 145 MarkenG.